



Prioritätsbescheinigung über die Einreichung einer Patentanmeldung

Aktenzeichen: 103 16 760.9

Anmeldetag: 10. April 2003

Anmelder/Inhaber: Continental Aktiengesellschaft, 30165 Hannover/DE

Bezeichnung: Verfahren zum Betreiben einer Niveauregelanlage
eines Kraftfahrzeuges

IPC: B 60 G 17/00

Die angehefteten Stücke sind eine richtige und genaue Wiedergabe der ursprünglichen Unterlagen dieser Patentanmeldung.

München, den 16. Februar 2004
Deutsches Patent- und Markenamt
Der Präsident
Im Auftrag

A handwritten signature in black ink, appearing to be 'Remus', written in a cursive style.

Remus

Zusammenfassung

5

Verfahren zum Betreiben einer Niveauregelanlage eines Kraftfahrzeuges

10

Verfahren zum Betreiben einer Niveauregelanlage eines Kraftfahrzeuges, zu der ein Regelungsgerät, Sensoren zur direkten oder indirekten Ermittlung des Abstandes der Fahrzeugkarosserie zu den Achsen der Fahrzeugräder und Aktuatoren zur Verstellung des Abstandes der Fahrzeugkarosserie zu diesen Radachsen gehören, bei dem das Regelungsgerät auf der Grundlage der ermittelten Messwerte in einem Soll-Ist-Vergleich überprüft, ob die Neigung der Fahrzeugkarosserie vorbestimmte Grenzwerte überschreitet, wobei bei einem Überschreiten dieser Grenzwerte einer oder mehrere der Aktuatoren betätigt werden, um einen Niveausgleich im Sinne einer horizontalen Ausrichtung der Fahrzeugkarosserie zu erreichen.

20

Zur Vermeidung des Umklippens des Fahrzeuges (1) in einer Betriebssituation an einem Hang (2) wird durch das Regelungsgerät die Niveausgleichsregelungstätigkeit unterbunden, wenn sich das Fahrzeug (1) in einer für die Fahrzeugsicherheit unzulässigen Hang- und Schiefstandlage (Winkel α , β) befindet.

25

Fig. 3

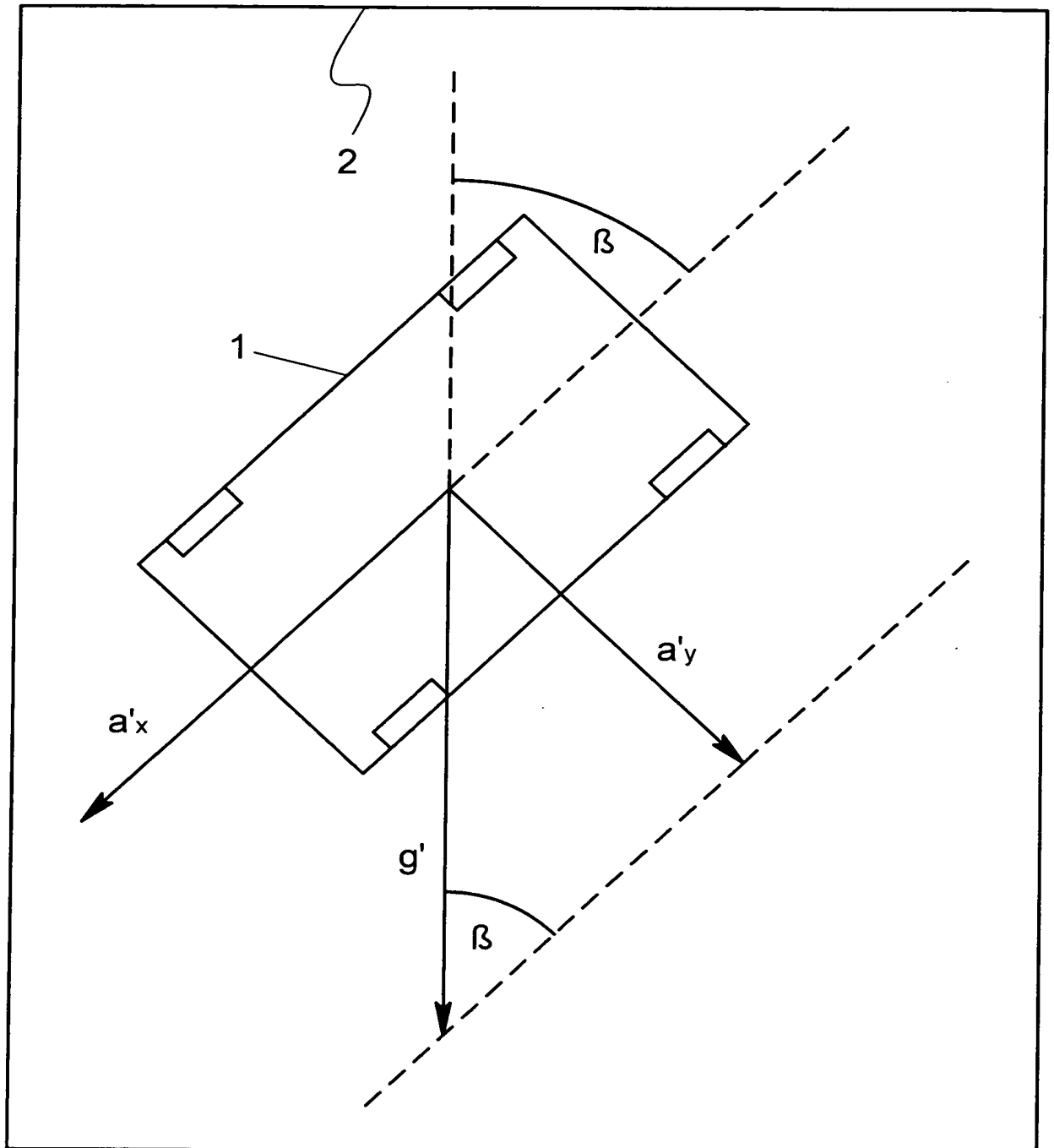


Fig. 3

5 **Beschreibung****Verfahren zum Betreiben einer Niveauregelanlage eines Kraftfahrzeuges**

10 Die Erfindung betrifft ein Verfahren zum Betreiben einer Niveauregelanlage eines Kraftfahrzeuges gemäß dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1.

Niveauregelanlagen finden in Kraftfahrzeugen einen immer größeren Verbreitungsgrad, da diese beispielsweise bei schnellen Beschleunigungsvorgängen oder bei einem
15 ungleichförmigen Beladungszustand des Fahrzeugs einen Nickausgleich der Fahrzeugkarosserie gegenüber dem Fahrwerk ermöglichen.

Diese Anlagen umfassen üblicherweise ein Regelungsgerät, das über Sensorleitungen mit Sensoren zur direkten oder indirekten Ermittlung des Abstandes der Fahrzeugkarosserie beziehungsweise des Fahrzeugrahmens gegenüber den Fahrzeugachsen verbunden ist und mit Aktuatoren über Signalleitungen in Verbindung steht, mit deren
20 Hilfe der Abstand der Fahrzeugkarosserie gegenüber diesen Radachsen gezielt verstellbar ist. Die Sensoren sind dabei in der Regel als Wegsensoren ausgebildet, während die Aktuatoren hydraulisch oder pneumatisch betätigbare Kolben-Zylinder-
25 Anordnungen oder Luftfedern sind. Darüber hinaus gehört zu einer solchen Anlage auch eine hydraulische oder pneumatische Pumpe, elektrische Schaltventile sowie gegebenenfalls ein Druckmittelspeicher. Eine solche Niveauregelungsanlage ist beispielsweise aus der DE 100 64 395 C2 bekannt.

30 Bei einer quer zur Fahrzeuglängsachse nichtparallelen Ausrichtung der Fahrzeugkarosserie zu den jeweiligen Fahrzeugachsen liegt ein sogenannter Fahrzeugschiefstand vor. Eine solche Betriebssituation kann beispielsweise dadurch gegeben sein, dass die

Räder der rechten Fahrzeugseite auf einem Bordstein stehen, während sich die gegenüber liegenden Räder etwas tiefer auf der Fahrbahn abstützen. Die DE 198 21 305 A1 und die EP 752 329 B1 beschreiben das Betreiben von Niveauregelungsanlagen in einer solchen Situation, bei der der Fahrzeugschiefstand beispielsweise erst dann im Sinne einer möglichst horizontalen Karosserieausrichtung ausgeregelt wird, wenn das Fahrzeug nach einem Fahrzeugbeladevorgang wieder von dem Bordstein herunter gefahren ist oder wenn zuvor festgelegte Schiefstandgrenzwerte überschritten werden.

Außerdem offenbart die DE 100 22 834 A1 ein Verfahren zum Verhindern des Umkippens eines luftgefederten Fahrzeuges auf einer schrägen Fahrbahn, wobei die dort beschriebene Betriebssituation vergleichbar mit der vorgenannten Bordsteinsituation ist. Daher betrifft diese Druckschrift ein Fahrzeug mit einer Niveauregelungsanlage, die dann in besonderer Weise wirksam wird, wenn ein Fahrzeug mit hochliegendem Schwerpunkt, also beispielsweise ein hochaufbauendes Nutzfahrzeug wie etwa ein Reisebus, mit seiner Längserstreckung quer zu einem Hang (also auf einer Höhenlinie) steht oder fährt.

Bei dem dort geschilderten Verfahren wird ein Umkippen des Fahrzeugs etwa bei einer Gewichtsverlagerung innerhalb des Reisebusses durch die Fahrgäste dadurch verhindert, indem nach dem Eintreffen bestimmter regelungstechnischer Vorbedingungen beispielsweise alle Luftfederbälge des Fahrzeuges entlüftet werden. Nach dieser Druckschrift können in einer solchen Gefahrensituation aber auch nur die höhergelegenen Luftfederbälge seitenweise entlüftet und/oder die tiefergelegenen Luftfederbälge seitenweise belüftet werden.

25

Schließlich ist aus der DE 40 03 766 C2 eine Niveauregelungseinrichtung für ein luftgefedertes Fahrzeug bekannt, bei der die Niveauregulierungstätigkeit in solchen Betriebssituationen in einer wählbaren Zeitspanne unterbunden wird, wenn die Geschwindigkeit, mit der sich eine Radachse des Fahrzeuges in Bezug zum Fahrzeugrahmen bewegt, einen vorgegebenen Schwellenwert überschreitet. Durch dieses Verfahren können all diejenigen dynamischen Einfedervorgänge hinsichtlich des Anspre-

30

chens der Niveauregelungsanlage unbeachtet bleiben, die von normalen fahrdynamischen Vorgängen wie Geschwindigkeitsänderungen, Kurvenfahrt, Schlaglochdurchfahrt u.ä. erzeugt werden.

- 5 Neben dem geschilderten Schiefstand gibt es insbesondere beim Betrieb von Geländefahrzeugen eine Betriebssituation, bei der das Fahrzeug mit seiner Längsachse nicht genau bergauf oder bergab weist, sondern in der diese schief zum Hang ausgerichtet ist. Sofern ein solches Geländefahrzeug mit einer konventionellen Niveauregelungsanlage ausgerüstet ist, besteht beim Überschreiten von bestimmten Hangneigungs- und
- 10 Schiefstandwinkeln die Gefahr, dass das Fahrzeug bei einer Niveaueingleichstätigkeit der Niveaueingleichseinrichtung in eine instabile Lage gerät und umstürzen kann.

Vor diesem Hintergrund besteht die Aufgabe an die Erfindung darin, ein Verfahren zum Betreiben einer Niveauregelanlage vorzustellen, mit dem die geschilderte Gefahrensituation vermieden oder doch zumindest beseitigt werden kann.

15

Die Lösung dieser Aufgabe ergibt sich aus den Merkmalen des Hauptanspruchs, während vorteilhafte Ausgestaltungen oder Weiterbildungen der Erfindung den Unteransprüchen entnehmbar sind.

- 20 Demnach betrifft das Verfahren den Betrieb einer gattungsgemäßen Niveauregelanlage eines Kraftfahrzeuges, mit einem Regelungsgerät, mit Sensoren zur direkten oder indirekten Ermittlung des Abstandes zwischen der Fahrzeugkarosserie beziehungsweise dem Fahrzeugrahmen und den Achsen oder Aufsetzpunkten der Fahrzeugräder sowie mit Aktuatoren wie Kolben-Zylinder-Anordnungen oder Luftfedern zur Verstellung des Abstandes der Fahrzeugkarosserie zu diesen Radachsen oder Radaufstandspunkten. Bei diesem Regelungsgerät wird auf der Grundlage der ermittelten Abstandsmesswerte in einem Soll-Ist-Vergleich überprüft, ob die Abstände der Fahrzeugkarosserie zu den jeweiligen Radachsen vorbestimmte Grenzwerte überschreiten.
- 25
- 30 Bei einem Überschreiten dieser Grenzwerte wird einer oder mehrere der Aktuatoren

betätigt, um einen Niveaue Ausgleich im Sinne einer möglichst horizontalen Ausrichtung der Fahrzeugkarosserie zu erreichen.

5 Zur Vermeidung oder zumindest zur Beseitigung der vorgenannten Gefahrensituation ist zudem vorgesehen, dass das Regelungsgerät die automatische Niveaue Ausgleichsregelung unterbindet oder die Möglichkeit eines durch die Regeleinrichtung oder die Fahrzeugkonstruktion begrenzten Hangausgleiches bietet (Hangstabilisierung), wenn sich das Fahrzeug in einer für die Fahrzeugsicherheit unzulässigen Hang- und Schiefstandlage befindet.

10 Zur Erfassung der Hang- und Schiefstandlage des Fahrzeuges, also insbesondere des Hangwinkels und des Schiefstandwinkels, werden in einer bevorzugten Ausgestaltung der Erfindung Sensorinformationen über die Geschwindigkeit, vorzugsweise gemessen mit Hilfe von wenigstens einem Drehzahlsensor an wenigstens einem Fahrzeugrad
15 sowie die Längsbeschleunigung und die Querschleunigung des Fahrzeuges genutzt. Diese Messwerte werden in modernen Fahrzeugen in der Regel schon zur Steuerung und Regelung anderer Fahrzeugfunktionen erfasst und stehen somit in der Regel ohne zusätzlichen Kostenaufwand zur Verfügung.

Zur Verdeutlichung der verschiedenen Hanglagen eines Kraftfahrzeuges sind der Beschreibung drei Figuren beigelegt, die ein Kraftfahrzeug 1 an einem Hang 2 zeigen, der gegenüber der Horizontalen 3 einen Hangwinkel α geneigt ist. In Fig. 1 und Fig. 2 ist das Fahrzeug 1 in Betriebssituationen dargestellt, in denen der Betrieb einer gattungsgemäßen Niveauregelungsanlage an sich unkritisch ist. So zeigt Fig. 1 das Fahrzeug 1 bei einer Bergabausrichtung seiner Längsachse, bei der auf dieses eine Längsbeschleunigung in Richtung der Längsbeschleunigungsachse a_x und die Gravitationsbeschleunigung g wirkt. Der Wert dieser Längsbeschleunigung auf das Fahrzeug beträgt dabei $a_x = g \cdot \sin \alpha$, während g bekanntermaßen eine Naturkonstante ist.

In dieser Situation greift die Niveauregelungsanlage in der Regel nicht ein, da die Karosserie beziehungsweise der hier nicht gesondert dargestellte Fahrzeugrahmen sowohl an der Vorderachse als auch an der Hinterachse des Fahrzeuges 1 einen zulässigen und vorbestimmten Abstand einhält.

In Fig. 2 ist eine Betriebssituation dargestellt, in der die Längsachse des Kraftfahrzeuges im rechten Winkel zum Hang 2 ausgerichtet ist, so dass auf das Fahrzeug 1 eine Hangabtriebsbeschleunigung $a_y = g \cdot \sin \alpha$ sowie die Gravitationsbeschleunigung g wirkt, während bei konstanter Fahrgeschwindigkeit oder bei stillstehendem Fahrzeug der Wert für die Fahrzeuglängsbeschleunigung $a_x = 0$ ist. In einer solchen Betriebssituation kann bei großen Hangneigungswinkeln α eine Niveauregelungsanlage mit Vorteil eingesetzt werden, um, wie eingangs geschildert, beispielsweise Luftfedern an der hangabwärtsweisenden Seite zu befüllen und gleichzeitig Luftfedern an der hangaufwärtsweisenden Seite zu entlüften. Durch diese Vorgehensweise wird in einem zulässigen Umfang ein Niveauausgleich in dem Sinne geschaffen, dass der Fahrzeugrahmen beziehungsweise die Fahrzeugkarosserie etwas in Richtung zu einer Lage ausgerichtet wird, die parallel zur Horizontalen 3 ist.

Fig. 3 zeigt dagegen das Kraftfahrzeug 1 in einer schematischen Draufsicht III auf den Hang 2 gemäß Fig. 1 in einer Betriebssituation, in der dessen Längsachse 4 derart aus-

gerichtet ist, dass diese zwischen den in Fig. 1 und Fig. 2 gezeigten Ausrichtungen liegt. In dieser Situation ist die Fahrzeuglängsachse 4 demnach um einen Schiefstandwinkel β gegen die Lage verschwenkt, in der die Fahrzeugvorderseite und die Fahrzeugrückseite direkt bergauf oder bergab weist, jedoch nicht auf einer Höhenlinie des Hangs 2 liegt.

Bei einer solchen Fahrzeugausrichtung wirken auf das Fahrzeug 1 die Beschleunigungswerte a'_x , a'_y sowie g' , die die Vektorkomponenten der Beschleunigungswerte a_x , a_y und g angeben. Sofern der Hangneigungswinkel α und der Schiefstandwinkel β unzulässig große Werte haben, kann die Betätigung einer Niveauregelanlage zu Beschleunigungswerten a'_x und a'_y führen, die ein Umkippen des Fahrzeuges verursachen. Diese auf jeden Fall zu vermeidende Gefahr besteht insbesondere bei Fahrzeugen mit einem hohen Aufbau und mit einer Niveauregelanlage, die die genannten Aktuatoren oder Luftfedern nicht radindividuell sondern nur achsweise betätigt.

Der Hangneigungswinkel α und Schiefstandwinkel β lassen sich vorzugsweise durch folgende mathematisch-physikalischen Beziehungen bestimmen:

Eine Addition der Hangabtriebsbeschleunigungskomponenten ergibt $a'_x + a'_y = g'$, wobei der Wert g' auch durch $g' = g \cdot \sin \alpha$ bestimmt ist.

Mit $\cos \beta = \frac{a'_x}{g'}$ ergibt sich $a'_x = g' \cdot \cos \beta$. Durch Einsetzen des Wertes für g' gelangt man zu der Hangabtriebsbeschleunigungskomponente

$$a'_x = \sin \alpha \cdot \cos \beta \cdot g. \quad (1)$$

In gleicher Weise bestimmt sich die Hangabtriebsbeschleunigungskomponente a'_y durch $\sin \beta = \frac{a'_y}{g'}$ und $a'_y = g' \sin \beta$. Durch Einsetzen des Wertes für g' gelangt man zu der Hangabtriebsbeschleunigungskomponente

$$a'_y = \sin \alpha \cdot \sin \beta \cdot g. \quad (2)$$

Durch Kombination der Gleichungen (1) und (2) ergibt sich

$$\frac{a'_x}{a'_y} = \frac{\cos \beta}{\sin \beta}, \quad (3)$$

$$\text{woraus sich} \quad \frac{a'_y}{a'_x} = \tan \beta \quad (4)$$

herleiten lässt.

Beispielsweise durch eine Reihenentwicklung kann dann aus Gleichung (4) der Schiefstandwinkel β errechnet werden. Ein derart ermittelter Schiefstandwinkel β kann sodann in Gleichung (1) eingesetzt werden, so dass mit dieser Gleichung (1) dann der Hangwinkel α berechenbar ist.

Wie die obige Herleitung der Winkel α und β zeigt, wird zu deren Bestimmung in vorteilhafter Weise keine gesonderte Sensorik benötigt, was die Nutzung des erfindungsgemäßen Verfahrens in der Regeleinrichtung besonders kostengünstig werden lässt.

Diese Regelungseinrichtung, die Bestandteil eines Niveaue Ausgleichsregelgerätes sein kann, wird nun so betrieben, dass diese auf das Vorhandensein einer unzulässigen Hang- und Schiefelage beispielsweise dann schließt, wenn der Fahrzeuggeschwindig-

keitswert gleich oder annähernd Null und der Längs- und der Querschleunigungswert größer als Null ist.

Bei einem Fahrgeschwindigkeitwert größer Null wird der gemessene Längsbeschleunigungswert um den aus dem Fahrgeschwindigkeitwert nach der Zeit abgeleiteten Fahrzeuglängsbeschleunigungswert reduziert. Sofern sich aus dieser Rechenoperation ein Längsbeschleunigungswert ergibt, der um einen vorbestimmten Wert von Null abweicht, so wird dieser zur Überprüfung der Zulässigkeit der Hang- und Schiefstandlage des Fahrzeuges herangezogen.

Zudem wird in einer solchen Betriebssituation mit Hilfe eines Lenkwinkelsignals festgestellt, ob das Fahrzeug gerade durch eine Kurve gefahren wird und wie deren Kurvenradius ist. Mit dem Werten von Fahrgeschwindigkeit und Lenkwinkel lässt sich die kurvenbezogene Querschleunigung des Fahrzeuges bestimmen. Ein anschließender Vergleich mit der gemessenen Querschleunigung gibt dann an, ob sich das Fahrzeug in Verbindung mit der ermittelten Hanglage in einer unzulässigen Schiefstandlage befindet.

Unzulässige Fahrzeughanglagen sind in dem Regelungsgerät vorzugsweise als solche definiert, bei denen das Fahrzeug an einem Hang mit einer Hangneigung α steht, die einen vorgegebenen Hangneigungsgrenzwert α_{Grenz} überschreitet und zu diesem Hang einen Schiefstandwinkel β einnimmt, der einen Schiefstandgrenzwert β_{Grenz} übertrifft. Der Hangneigungsgrenzwert α_{Grenz} und der Schiefstandgrenzwert β_{Grenz} sind jedoch abhängig von den räumlichen Abmessungen des Fahrzeuges, seiner typischen Belastung und Gewichtsverteilung sowie von dessen Gesamtgewicht. Für ein typisches europäisches Mittelklassefahrzeug dürfte der Hangneigungsgrenzwert α_{Grenz} größer als 20° und der Schiefstandgrenzwert β_{Grenz} größer als 30° sein.

In einer weiteren Ausgestaltung des erfindungsgemäßen Verfahrens kann mit Vorteil vorgesehen sein, dass das Regelungsgerät bei einem Überschreiten des Hangneigungs-

grenzwertes α_{Grenz} und des Schiefstandgrenzwertes β_{Grenz} diesen Zustand und/oder den Hangneigungs- und Schiefstandwinkel optisch und/oder akustisch dem Fahrzeugführer durch Aktivierung diesbezüglicher Anzeigegeräte und/oder Lautsprecher zur Kenntnis bringt.

5

Darüber hinaus ist es Bestandteil der Erfindung, dass das Regelungsgerät nach einer Beendigung des automatischen Niveauregelungsverfahrens eine manuell ausgelöste Betätigung der Aktuatoren an den Radachsen zulässt.

10

In diesem Zusammenhang ist es erfindungsgemäß vorteilhaft, wenn das Regelungsgerät dem Fahrzeugführer mit Hilfe einer Anzeigevorrichtung oder durch Sprachausgabe empfiehlt, welche der jeweils betroffenen Aktuatoren und in welcher Weise diese nach Beurteilung des Regelungsgeräts zu betätigen sind, um die Fahrzeugkarosserie trotz der ermittelten unzulässigen Hang- und Schiefstandlage in eine komfortablere und/oder sicherere räumliche Lage zu bringen. Dieser Regelvorgang kann auch auto-

15

tomatisch mit oder ohne vorherige Freigabe durch den Fahrzeugführer achs- oder radweise erfolgen (manuell oder automatisch ausgelöste Hangstabilisierung).

20

Zudem sollten die zur Durchführung dieses Verfahrens genutzten Sensorsignale vor deren Weiterverarbeitung vorzugsweise in dem Regelungsgerät zur Vermeidung von Signalsprüngen gefiltert werden, so dass sich plausible Regelungs- und Informationswerte für die Niveauregelungsanlage sowie für den Fahrzeugführer ergeben.

25

Wie bereits angedeutet, wird es als besonders vorteilhaft angesehen, wenn das erfindungsgemäße Verfahren in einem Regelungsgerät eines Geländefahrzeuges oder eines Nutzfahrzeuges ausgeführt wird. Eine sinnvolle Verwendung in einem Personenfahrzeug ist ebenso möglich.

Patentansprüche

1. Verfahren zum Betreiben einer Niveauregelanlage eines Kraftfahrzeuges,
5 zu der ein Regelungsgerät, Sensoren zur direkten oder indirekten Ermittlung des Abstandes der Fahrzeugkarosserie zu den Achsen der Fahrzeugräder und Aktuatoren zur Verstellung des Abstandes der Fahrzeugkarosserie zu diesen Radachsen gehören, bei dem das Regelungsgerät auf der Grundlage der ermittelten Messwerte in einem Soll-Ist-Vergleich überprüft, ob die Abstände der Fahrzeugkarosserie zu den Radachsen vorbestimmte Grenzwerte überschreiten,
10 und bei dem bei einer Abweichung von diesen Grenzwerten einer oder mehrere der Aktuatoren betätigt werden, um einen Niveauausgleich im Sinne einer horizontalen Ausrichtung der Fahrzeugkarosserie zu erreichen, dadurch gekennzeichnet,
15 dass das Regelungsgerät die automatische Niveauausgleichsregelung unterbindet, wenn sich das Fahrzeug in einer für die Fahrzeugsicherheit unzulässigen Hang- und Schiefstandlage befindet.

2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die unzulässige Hang- und Schiefstandlage mit Hilfe von Sensorinformationen über die Geschwindigkeit (Fahrzeuggraddrehzahl), Längsbeschleunigung und Querb beschleunigung des Fahrzeuges ermittelt wird.

3. Verfahren nach Anspruch 1 oder Anspruch 2, dadurch gekennzeichnet, dass auf
25 das Vorhandensein einer unzulässigen Hang- und Schiefstandlage geschlossen wird, wenn der Fahrzeuggeschwindigkeitswert gleich oder annähernd Null und der Längs- und der Querb beschleunigungswert größer Null ist.

4. Verfahren nach wenigstens einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet,
30 zeichnet, dass unzulässige Hang- und Schiefstandlagen als solche definiert sind, bei denen das Fahrzeug an einem Hang mit einer Hangneigung (α) steht, die einen vorge-

gebenen Hangneigungsgrenzwert (α_{Grenz}) überschreitet und zu diesem Hang einen Schiefstandwinkel (β) einnimmt, der einen Schiefstandgrenzwert (β_{Grenz}) überschreitet.

5. Verfahren nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, dass der Hangneigungsgrenzwert (α_{Grenz}) und der Schiefstandgrenzwert (β_{Grenz}) abhängig von den räumlichen Abmessungen des Fahrzeuges, von seiner typischen Beladung, von der Gewichtsverteilung sowie von seinem Gesamtgewicht sind.

6. Verfahren nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, dass für ein europäisches Mittelklassefahrzeug der Hangneigungsgrenzwert (α_{Grenz}) größer als 20° und der Schiefstandgrenzwert (β_{Grenz}) größer als 30° ist.

7. Verfahren nach wenigstens einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass das Regelungsgerät bei einem Überschreiten des Hangneigungsgrenzwertes (α_{Grenz}) und des Schiefstandgrenzwertes (β_{Grenz}) diesen Zustand und/oder dessen Werte optisch und/oder akustisch dem Fahrzeugführer durch Aktivierung diesbezüglicher Anzeigegeräte und/oder Lautsprecher zur Kenntnis bringt.

8. Verfahren nach wenigstens einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass das Regelungsgerät nach einer Beendigung des automatischen Niveauregelungsverfahrens eine manuell ausgelöste Betätigung der Aktuatoren zulässt.

9. Verfahren nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, dass das Regelungsgerät dem Fahrzeugführer mit Hilfe einer Anzeigevorrichtung oder durch Sprachausgabe empfiehlt, welche der jeweils betroffenen Aktuatoren und in welcher Weise diese nach Beurteilung des Steuerungsgeräts zu betätigen sind, um die Fahrzeugkarosserie trotz der ermittelten unzulässigen Hang- und Schiefstandlage in eine komfortablere und/oder sicherere räumliche Lage zu bringen.

10. Verfahren nach wenigstens einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass bei fahrendem Fahrzeug die aktuelle Fahrgeschwindigkeit ermittelt sowie mittels eines Lenkwinkelsensors der aktuelle Lenkwinkel des Fahrzeugs festgestellt wird, und dass bei einer Kurvenfahrt an einem Hang der Einfluss der aus dieser Kurvenfahrt resultierenden Quer- und Längsbeschleunigung auf das Fahrzeug bei der Bestimmung einer unzulässigen Hang- und Schiefstandlage sowie eines diesbezüglichen Niveaueausgleichs berücksichtigt wird.

11. Verfahren nach wenigstens einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die von den Sensoren gemessenen Sensorsignale vor einer Weiterverarbeitung in dem Regelungsgerät zur Vermeidung von Signalsprüngen gefiltert werden.

12. Verfahren nach wenigstens einem der vorherigen Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass das Verfahren in einem Regelungsgerät eines Personenkraftfahrzeuges, eines Geländefahrzeuges oder eines Nutzfahrzeuges ausgeführt wird.

1/2

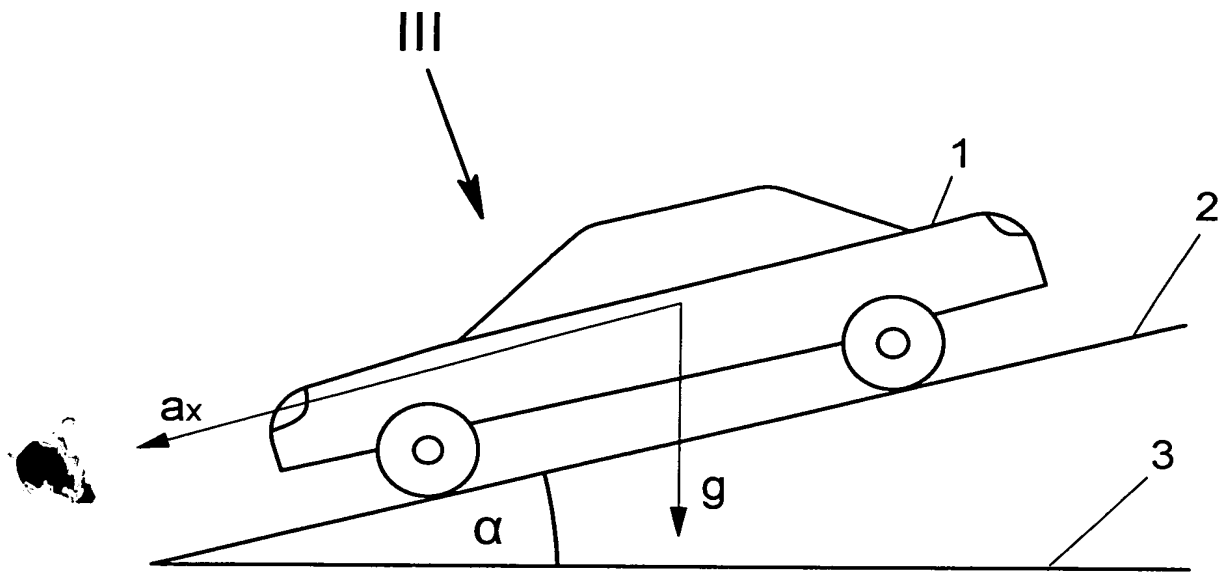


Fig. 1

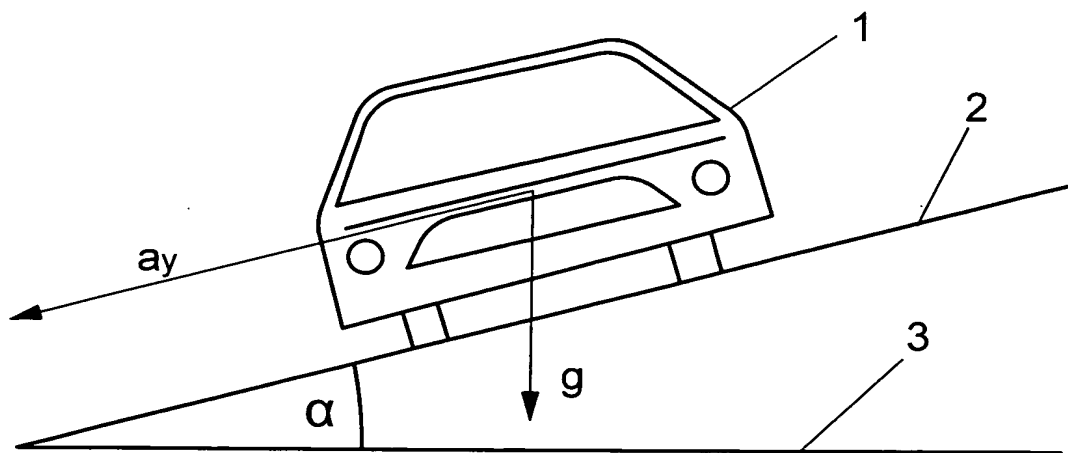


Fig. 2

2/2

850A-70000 0 1

0100 000 100 00

0300 000 100 00

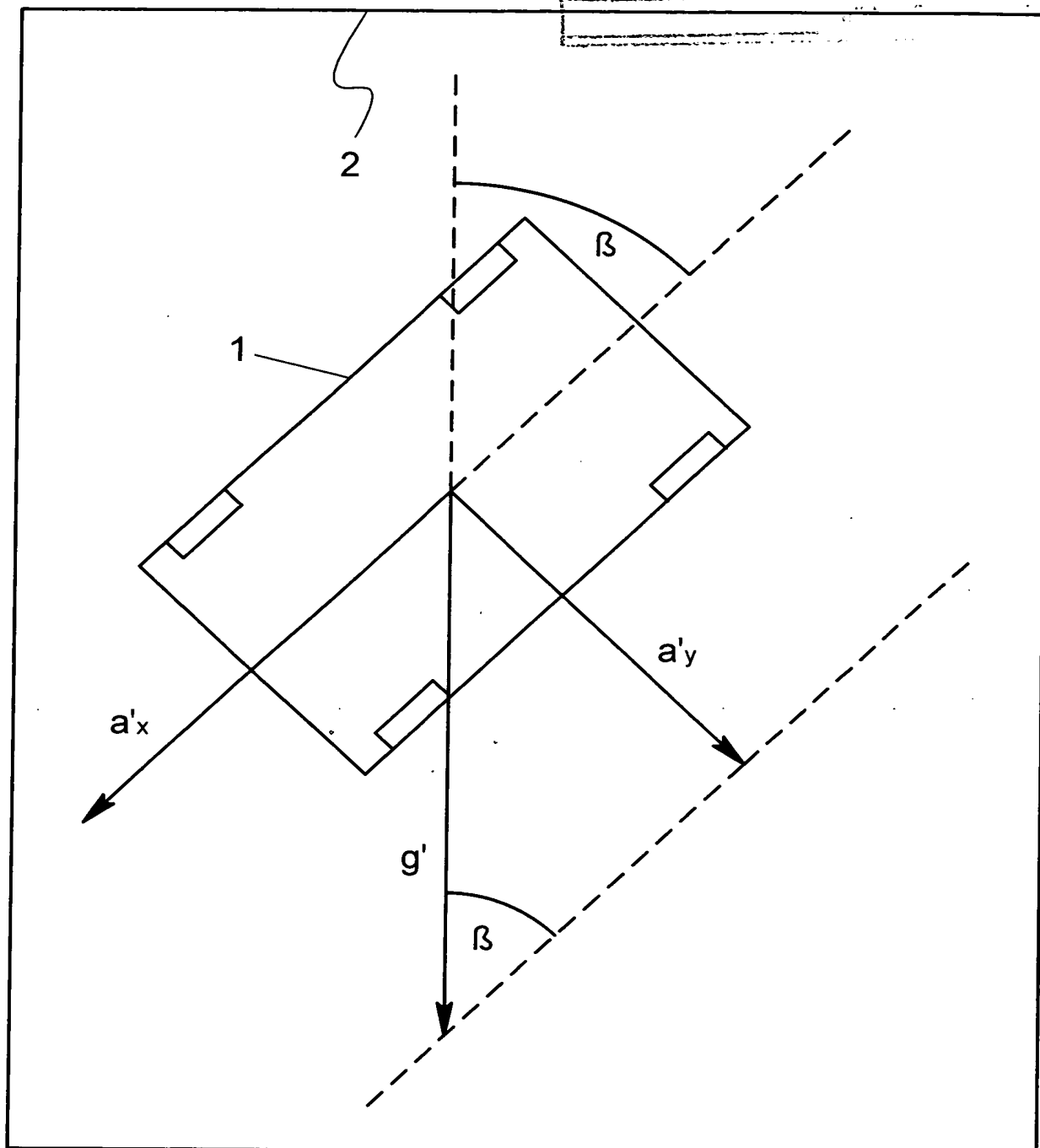


Fig. 3